

Postfach 143
3000 Bern 22
www.dialognord.ch

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach 8623
3001 Bern

Bern, 18. November 2010

Stellungnahme zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern – Mittelland

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr um zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland, als vom Gemeinderat der Stadt Bern offiziell eingesetzte Quartierkommission für den Stadtteil Breitenrain-Lorraine Stellung beziehen.

Vorbemerkungen: Nordquartier Stadt Bern / Relevanz in der öffentl. Mitwirkung

Das Nordquartier Stadt Bern weist ca. 22'000 EinwohnerInnen und ca. 21'000 Arbeitsplätze auf. Bevölkerungsmässig entspricht das etwa dem nördlichen Teil der Region Bern-Mittelland von Moosseedorf bis Limpach. Das Nordquartier ist Stadtteilzentrum, mit wichtigen Kontakträumen zur Kernagglomeration (vgl. RGSK-Bericht S. 61 / Leitbild Struktur). Der DIALOG ist eine von der Stadt anerkannte Quartierorganisation mit Vertretungen von Parteien und Vereinen.

1. Der Entwurf des RGSK ist unausgewogen, die Schwergewichte sind falsch gesetzt:

Verkehrsfragen sind dominierend, die Siedlung ist untergeordnet, betreffend Landschaft beinhaltet er nur Grundsätzliches. Besonders deutlich zeigt sich das in den 75 Massnahmenblättern: Verkehr 66, Siedlung 7, Landschaft 2.

2. Der Entwurf des RGSK ist chancenlos

Die Organe der Region Bern-Mittelland riskieren mit dem Konzeptentwurf bereits zu Beginn das vollständige Scheitern planerischer Massnahmen; denn die an sich sinnvollen und notwendigen Hauptziele (u.a. die massvolle Siedlungserweiterung in zentralen Lagen) sind mit diesem Entwurf nicht durchsetzbar – zu gross sind die Widerstände in den Kerngemeinden und der Agglomeration gegen künftige Einzonungen. Die Annahme der Verantwortlichen, mit Grundsätzen zu Siedlung und Verkehr liessen sich die Widerstände und Unsicherheiten überwinden, zielen ins Leere. Die Anliegen der betroffenen Bevölkerung müssen ernst genommen werden (vgl. Pt. 4 unten).

3. Der Entwurf des RGSK beinhaltet Bauzonenreserven, welche zu Fehlbeurteilungen und Verunsicherung führen

Beim Zielszenario für 2030 wird mit einer Bilanz von „+108 Hektaren Bauzonen“ gerechnet (RGSK-Bericht S.77, Tab. 14). Darin sind Siedlungspotenziale von weniger als 1 Hektare noch nicht berücksichtigt, der „Überschuss an Siedlungspotenzial“ ist also noch grösser. Damit löst der Entwurf des RGSK Verunsicherung aus: Die zahlreichen „Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen“ und die (nicht bezifferbaren) Bauzonen von weniger als 1 Hektare beinhalten offene und versteckte Reserven. Beide Elemente führen zu Fehlbeurteilungen und zu vermehrtem Widerstand bei Einzonungen: Jede umstrittene Vorlage wird mit dem Argument bekämpft werden, es sei ja ohnehin zuviel Siedlungspotenzial eingerechnet worden.

4. Das Verfahren zum Erlass des RGSK muss so rasch wie möglich geändert resp. ergänzt werden: Landschaftsschutz statt Siedlungserweiterung als Priorität

Unmittelbar nach Abschluss des laufenden Mitwirkungsverfahrens müssen die Themen Natur, Landschaft und Erholung vertieft aufgearbeitet und in einen neuen, ergänzten Entwurf des RGSK integriert werden. Der Landschaftsschutz in der Agglomeration muss zu einem Qualitätsmerkmal aufgearbeitet werden. In einer zweiten (unverzöglichen) Mitwirkung soll sich die (kritische) Bevölkerung in den Kerngemeinden und der Agglomeration mit ihren Kernanliegen auseinandersetzen und dadurch für wichtige Elemente des RGSK gewonnen werden: Mit dem verbindlichen Festlegen von Schutzgebieten, freizuhaltenden Grünräumen und Siedlungsgrenzen – gleichzusetzen mit einem Ausschlussverfahren bezüglich Bauzonen - werden die Chancen für künftige Einzonungen erhöht.

5. Das RGSK soll Prioritäten erhalten; es soll vereinfacht, widerspruchsfrei und lesbar werden

Der Berichtsentwurf (120 Seiten) und die Massnahmenblätter (140 Seiten) sind unpraktikabel – eine Zumutung für alle Betroffenen; insbesondere weil sie zahlreiche Wiederholungen enthalten: In den Kapiteln 1 bis 5 werden ohne Notwendigkeit fast „mantramässig“ immer wieder dieselben Argumente wiederholt, ohne dass die Widersprüche zwischen Leitplan (RGSK-Bericht S. 63 ff) und Übersichtskarte beseitigt würden; z. B. Grünkorridore im Leitplan / Vorranggebiete Wohnen und Arbeiten in der Karte!

In der Zielsetzung und der Strategie sind keine Prioritäten erkennbar, die Massnahmen werden addiert anstatt differenziert.

6. Die Karten des RGSK sollen lesbarer und verständlicher werden

Die Überlagerung der zahlreichen Informationen lässt zum Teil das Wesentliche verschwinden oder führt zu unverständlichen Aussagen (Beispiele: Grünräume werden mit Bauzonen überlagert, Erschliessungsgüteklassen erscheinen als „Höhenkurven“ in Wäldern, usw.). Die Inhalte sind zu reduzieren oder darstellerisch zu vereinfachen: Weniger ist mehr!

7. Motorisierter Individualverkehr (miV)

Im Bericht auf Seite 30 steht, dass beim motorisierten Individualverkehr (miV) in der Region Bern-Mittelland die Anzahl Fahrzeug-km bis 2030 um 24 % zunehmen wird (Referenzzustand 2030).

Daraus ergibt sich für uns das wichtigste verkehrspolitische Ziel, diesen Zuwachs massiv zu reduzieren. Leider fehlt im „Kapitel 3. Ziele und Strategie“ ein solches Ziel. Der DIALOG beantragt, ein solches Ziel einzuführen, wie folgt:

- Das Wachstum des miV bis 2030 soll 5 % nicht übersteigen.

Um solche Ziele zu erreichen, braucht es neue Mittel, wie Road Pricing und/oder die neu vom Bundesamt für Verkehr diskutierte Pendlersteuer für Unternehmen. Letztere müsste freilich noch an das Anliegen Verkehrsverminderung angepasst werden.

Bei der Argumentation beim miV fällt folgendes auf. Es wird von

„Kapazitätsengpässen“ (RGSK-Bericht S. 39) gesprochen, die nach Ausbau rufen. Der miV erzwingt durch seine schlechten Eigenschaften riesige Investitionen in diese Verkehrsart. Dadurch, dass auch noch die Busse des ÖV in allfälligen Staus stecken bleiben, kommt keine angebotsorientierte Verkehrspolitik zustande. Der miV diktiert durch seine Nachfrage die Verkehrspolitik. Das RGSK kapituliert allzu stark vor diesen Sachzwängen. Immerhin wird versucht, durch Verkehrsdosierungen Ausbauten von Verkehrsanlagen zu vermeiden.

In bezug auf das Nordquartier Bern beantragt der DIALOG folgendes:

- Verzicht auf die Aufnahme von Viktoriastrasse/Viktoriarain in das Regionale Netz der „wichtigen Gemeindestrassen“. Begründung: Die AnwohnerInnen der Viktoriastrasse werden durch den Bau des Trams Region Bern zeitweise die gesamte Baumallee verlieren. Als Gegenleistung sollten sie eine Verkehrsabnahme erhalten. Im Weiteren zeigt ein Blick auf das „regionale Basisstrassennetz“ (RGSK-Bericht S. 18), dass diese Verbindung unnötig ist.

8. Widersprüche und Mankos am Beispiel Nordquartier Bern / Kernagglomeration Ost; Antrag Nordquartier

Am Beispiel des Stadtteils Nord zeigen wir auf, welche Widersprüche und Mankos das RGSK beinhaltet und beantragen konkrete Änderungen:

Bereits die planerischen Grundlagen des Vereins Region Bern (VRB) enthielten einen „**Grünkorridor Bärengraben – Bantiger**“; dazu wurden im Jahr 2007 einzelne Massnahmen erarbeitet und regionsinterne Anlässe durchgeführt.

Im Bericht S. 63 wird nun sinnvollerweise ein „Grünsystem an den historischen Ausfallachsen im Raum Wankdorf“ stipuliert.

Hingegen enthält die Übersichtskarte

- im Springgarten einen „Regionalen Wohnschwerpunkt“
- im Raum Kaserne (inkl. der rechtsgültigen Freiflächen a*) eine sogenannte „übrige rechtsgültige Bauzone“
- Auf der Grossen Allmend einen VIV – Standort („Verkehrsintensives Vorhaben“), gemeint ist möglicherweise das Wankdorfcenter.
- östlich der Autobahn einen offensichtlich ungenügend erschlossenen Teil des ESP's Wankdorf (im RGSK-Bericht S. 14 explizit erwähnt)

- in der Gde. Ostermundigen ein Areal von 40 Hektaren als „Vorranggebiet Wohnen und Arbeiten“

Damit bleibt die Zielsetzung des RGSK Makulatur!

Der DIALOG Nordquartier beantragt folgendes:

- Erhalten resp. Schaffen eines durchgehenden Grünraums vom Bärengraben bis zum Bantiger - zwar mit unterschiedlicher Breite und Ausprägung, aber als Grün- und Freiraum mit spezifischen Qualitäten erlebbar
- Reduktion der überbaubaren Fläche im Springgarten, zugleich aber
- Erweiterung des „Regionalen Wohnschwerpunkts Springgarten“ auf das gesamte Kasernenareal, begrenzt durch Papiermühlestrasse, Kasernenstrasse und Militärstrasse, unter weitgehender Freihaltung der rechtsgültigen Freiflächen
- Festsetzung der Allmenden als „siedlungsprägenden Grünraum“, ohne andere Planeinträge
- Verkleinern des „ESP's Wankdorf“ im Raum Ostermundigen mittels Verschieben des östlichen Perimeters von der unteren Zollgasse zur Milchstrasse.
- Weitgehendes Freihalten des unüberbauten Gebiets „Ostermundigen Nord“ (im RGSK-Bericht als P 07 bezeichnet) mittels Streichung des „Vorranggebiets Wohnen und Arbeiten“ und Festsetzung als „siedlungsprägender Grünraum“
- Festhalten an den „siedlungsprägenden Grünräumen“ im angrenzenden Worblental (Rothus, Rörswil, usw.).

9. Stellungnahme zu den Massnahmenblättern im Einzelnen

Nr.	Seite	Inhalt	Stellungnahme
S3	16	Festlegung der Wohn- und Arbeitsschwerpunkte: Bern: Springgarten, Wohnen 4ha, Arbeiten 1ha Massnahme: Förderung durch Gemeinden zur Umsetzung.	Vergrösserung des Perimeters auf gesamtes Kasernenareal, unter weitgehender Freihaltung der rechtsgültigen Freiflächen. Der Flächenverbrauch für das Wohnen im Springgarten ist so zu begrenzen, dass der Grünzug Rosengarten Bantiger nicht beeinträchtigt wird.
S7	28	Siedlungsbegrenzung	Die Siedlungsbegrenzungen sind zu vervollständigen, um damit Grünräume zu schützen. In Priorität A belassen.

L2	32-33	Natur, Landschaft: ...werden in 2. Priorität aufgearbeitet	1. Priorität wäre wichtig. Unter „Sonstiges“ ist der Regionale Richtplan Aareschlaufen zu ergänzen.
V-MIV 1c	40-41	Koordinierte Parkierungsmöglichkeiten im ländlichen Raum für den Freizeitverkehr	Leute vom Land zahlen Parkgebühren in der Stadt. Umgekehrt müssten auch die motorisierten Städter auf dem Land solche Gebühren entrichten. Priorität A.
V-MIV 2a	42	Sanierung Bolligenstrasse	Bei dieser Sanierung ist der Fussverkehr nicht zu vergessen.
V-	48-	Verträgliches Strassennetz	In diesem Massnahmenblatt fehlen

MIV 3	52	(Umsetzung nach Berner Modell)	Viktoriaplatz, Viktoriastrasse und Viktoriarain. Bei der Wirkung muss es heissen: „...Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Komforts für den Langsamverkehr“
V-OEV 10a	88	Umsetzung Buskonzept	Wird unterstützt.
V-OEV 11	92	Weiterentwicklung OEV Netz: Überprüfung Erschliessung Wyler mit Tram	Wird unterstützt
V-OEV 12	94-95	Zukunft Bahnhof Bern	Bei den zukünftigen neuen Zufahrten von Nordosten ist darauf zu achten, dass der Aareraum im Bereich Lorraine möglichst erhalten bleibt.
V-LV 1	112	Schliessen von Netzlücken: Veloverbindungen Wankdorf-Papiermühlestrasse	Hohe Priorität einräumen (geplant ab 2016, nach Wankdorfplatzerstellung)
V-LV 6	126	Schliessen von Netzlücken: Fuss- und Velobrücke Breitenrain-Länggasse	Hohe Priorität einräumen (Realisierung früher als 2015)
Fehlende Netzlücke		Grosse Allmend – Schermen Brücke für Fuss- und Veloverkehr über die Autobahn	Im Agglomerationsprogramm V+S mit 12 c bezeichnet. Als Netzlücke in den Bericht aufnehmen. Hohe Priorität einräumen.
V-KM 2a	134	Kombinierte Mobilität Velostation S-Bahnhaltestelle Wankdorf	Hohe Priorität einräumen, ESP Wankdorf weist starkes Wachstum auf (Realisierung früher als 2015)
V-NM 1	136	Verkehrsmanagement	Das Instrument soll nicht nur für die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems benutzt werden, sondern zur Verkehrsverminderung zum Schutz der AnwohnerInnen. Die Planbarkeit der Durchfahrtszeiten hat für uns 2. Priorität.
V-NM 2	138	Parkplatzbewirtschaftung	In allen Einkaufs- und Freizeitzentren der Region Bern sollen von der ersten Stunde an nicht nur symbolische, sondern deutlich spürbare Parkiertarife erhoben werden.

Wir hoffen, dass Sie unsere Anliegen aufnehmen und das Konzept entsprechend unseren Vorstellungen ergänzen, resp. ändern. Für Rückfragen stehen wir Ihnen unter info@dialognord.ch gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
DIALOG Nordquartier

Yves Robert, Co-Präsident

Anton Maillard, Co-Präsident